

<sup>29</sup> ГАСО, ф. 24, оп. 19, д. 1309, л. 8—8 об.

<sup>30</sup> См.: Тимошенко В. П., Бедель А. Э. Опыт использования иностранных инвестиций в хозяйственном развитии страны. С. 22.

<sup>31</sup> См.: Сорокин А. К. Государство и предпринимательство в России // Полис. 1995. № 3. С. 151—156.

<sup>32</sup> См.: Воробьев Ю. Ф. Рынок и предпринимательство в России на рубеже XIX—XX вв. // Экономическая история России: современный взгляд. М., 2000. С. 265—278.

<sup>33</sup> См.: Предпринимательство и предприниматели России от истоков до начала XX в. М., 1997. С. 104.

<sup>34</sup> См.: Сборник статистических сведений о горнозаводской промышленности России в 1910 г. СПб., 1913. С. 3—71; Труды XIII съезда золото-платинопромышленников Пермской губернии. Екатеринбург. 1914. С. 58—91.

*Материал поступил в редакцию 17.11.2006 г.*

**Д. Н. Катарин**

### **УЧАСТОК УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЕКАТЕРИНБУРГ — ЧЕЛЯБИНСК В 1894—1897 гг.**

На рубеже XIX—XX вв. Российская империя предприняла очередную попытку раннеиндустриальной модернизации. Это было вызвано борьбой старого и нового укладов, требованиями реформирования социальных, политических, экономических и других отношений внутри страны, а также необходимостью создания неограниченного рынка свободного наемного труда, ростом национального самосознания и политических интересов, достижениями в научно-технической сфере. Нельзя не учитывать и борьбу за влияние в мире с более продвинувшимися по пути модернизации передовыми странами Европы и США<sup>1</sup>. В итоге модернизация неизменно должна была задеть все экономические, политические и другие сферы жизни русского общества, в том числе и отечественные железнодорожные пути сообщения, роль которых в России в эпоху перехода от традиционного общества к индустриальному заметно возрасала.

Настойчивые попытки правительства подхлестнуть протекционистскими мерами отечественную железнодорожную промышленность к концу XIX в. стали приносить плоды. Этот период отличается бурным нарастанием темпов железнодорожного строительства — от 4 тыс. верст в 1882 г. до 8 тыс. верст в 1895 г.<sup>2</sup> В России в последней четверти XIX в. начался железнодорожный бум, во время

---

КАТАРИН ДМИТРИЙ НИКОЛАЕВИЧ — ассистент кафедры истории России Уральского государственного университета им. А. М. Горького, аспирант (E-mail: kdn2003@mail.ru).

© Катарин Д. Н., 2007

которого велись дискуссии о том, куда лучше направлять рельсовые пути; обсуждались как локальные варианты, так и варианты стратегических решений. Урал как раз находился на стратегическом перекрестке России.

В 1888 г. Уральская горнозаводская железная дорога (Пермь — Екатеринбург) была соединена с Екатеринбург-Тюменской железной дорогой под общим названием Уральской железной дороги<sup>3</sup>. В 1890 г. Самаро-Уфимская дорога и Уфимско-Златоустовская линия были объединены в Самаро-Златоустовскую железную дорогу. Примкнув к основной сети железных дорог России, она связала Южный Урал с другими районами страны, ликвидировала его замкнутость и прошла через значительную часть его территории, способствуя дальнейшему развитию производительных сил<sup>4</sup>. В 1892 г. дорога была доведена до Челябинска и предполагалось ее продолжение через Курган и Петропавловск до Омска и далее на Восток<sup>5</sup>. Эту дорогу называли то Великой Сибирской дорогой, то Транссибирской магистралью. Таким образом, начал создаваться великий транспортный коридор, призванный изменить структуру экономического пространства Российской империи. Уральская железная дорога выполняла функцию транспортного канала, соединяющего через сложный водораздел Волго-Камскую и Обскую водные системы. Однако к 1890-м гг. она оставалась «островной», и ее присоединение к общероссийской железнодорожной сети стало ощущаться как неотложная хозяйственная задача. Тем более к этому времени ее расстояние до ближайших железнодорожных терминалов, от которых рельсовые пути вели в Центральную Россию, измерялось лишь сотнями верст.

В заключении своего представления на высочайшее имя от 15 ноября 1890 г. министр путей сообщения, статс-секретарь А. Я. Гюббенет помимо прочего писал о необходимости приступить к строительству рельсового пути от Челябинска до Екатеринбурга для соединения Уральской и Сибирской железных дорог<sup>6</sup>. В «Отчете по комитету Сибирской железной дороги за 1893 г.» указывается на то, что вопрос о сооружении данной дороги дважды выносился на обсуждение Комитета Сибирской железной дороги, но не мог получить окончательного разрешения ввиду возникших сомнений относительно выгодности того или иного направления пути. Поэтому, одобрив предложение гофмейстера А. В. Кривошеина о разрешении производства дополнительных изысканий по возможным направлениям означенной ветви, соединенное присутствие Комитета и Департамента государственной экономии назначило выплату необходимых на это денежных сумм<sup>7</sup>. Из разрешенных к расходу в 1893 г. на сооружение Сибирской железной дороги 50 640 000 руб. 5 000 000 руб. были предназначены на строительство рельсового пути между Уральской и Сибирской железными дорогами<sup>8</sup>.

30 декабря 1893 г. губернатором Пермской губернии П. П. Погодиным была составлена докладная записка на имя министра внутренних дел с планом проведения соединительной линии между указанными дорогами. Также в ней была поставлена задача ускорения начала ее строительства<sup>9</sup>.

Постройка Екатеринбург-Челябинской железной дороги разрешена высочайше утвержденным 7 мая 1894 г. положением соединенного присутствия Комитета

Сибирской железной дороги и Департамента государственной экономии. Был определен срок окончания постройки — 1 января 1897 г. В течение лета 1894 г. производятся окончательные изыскания, на основании которых составляются проект, план постройки дороги и расценочная ведомость. Строительство дороги подчинялось ревизионному надзору Государственного контроля<sup>10</sup>.

По первоначальному плану постройки предполагалось к 1895 г. окончить возведение земляного полотна и искусственных сооружений, а укладку пути и строительство зданий произвести летом 1896 г. Но из-за необходимости доставки зимой 1895/96 г. для срочности окончания Средне-Сибирской дороги рельс и мостового железа, а также чтобы дать возможность скорее воспользоваться рельсовым путем заводам и местному населению, крайне в этом нуждавшимся, первоначальный план был изменен и производство работ ускорено. Начатая в сентябре 1895 г. укладка пути была окончена 12 ноября 1895 г., а с 1 декабря открыто временное движение поездов с перевозкой пассажиров, казенных и частных грузов. Необходимые материалы, предметы для работ и снабжения дороги, в том числе и механические части водоснабжения, изготовлены в России из освидетельствованных и испытанных материалов. Кровельное железо, рельсы и скрепления были приобретены на Уральских заводах, мостовое железо — на Воткинском заводе. Водопроводные трубы и поперечные чугунные трубы для пропуска воды под полотном дороги были изготовлены на казенных Златоустовском и Каменском заводах. Цемент был приобретен на Глухоозерском и Подольском заводах. Пропускная способность однопутной дороги была определена для одной пары сквозных пассажирских и трех пар сквозных товарных поездов в сутки, соответственно этому были устроены паровозные сараи, запасные и разъездные пути. Водоснабжение рассчитано для семи пар поездов в сутки<sup>11</sup>. Стоимость постройки дороги с рельсами, скреплениями и перерасходом по временной эксплуатации составила 6 202 639,85 руб., на версту дороги — 27 462,08 руб<sup>12</sup>.

В сентябре 1896 г. Екатеринбург-Челябинская железная дорога, протяженностью 225,862 версты, была освидетельствована особой комиссией, признана оконченной и открыта для движения 15 октября 1896 г<sup>13</sup>.

С 1 января 1898 г. Уральская железная дорога была переименована в Пермь-Тюменскую железную дорогу с присоединением к ней в 1896 г. участка Екатеринбург — Челябинск<sup>14</sup>. Данная ветвь напрямую соединяла Пермь-Тюменскую (Уральскую) дорогу с общероссийской сетью железных дорог<sup>15</sup>.

В 1897 г. по участку Екатеринбург — Челябинск было перевезено 10 108 тыс. пуд. грузов местного назначения, переданных с других участков дороги. На остальных участках дороги в этот период перевезено в общей сложности 66 816 тыс. пуд., а по всей дороге в целом — 76 924 тыс. пуд.<sup>16</sup> В 1897 г. на участке Екатеринбург — Челябинск был перевезен 105 331 пассажир, по всей дороге — 1 034 389 пассажиров<sup>17</sup>.

Таким образом, Екатеринбург-Челябинская железная дорога оказывала большое влияние на модернизационное развитие производительных сил Уральского

региона, оживляла функционирование местной горнозаводской промышленности, сама являлась потребителем промышленной продукции, предоставляла новые рабочие места для местного населения и повышала его экономическую мобильность. Этот рельсовый путь имел большое значение в транзитном обеспечении горнозаводского населения Урала продовольствием. Район, прилегающий к Пермь-Тюменской железной дороге «на протяжении от Камских пристаней до Екатеринбургa, изрезан горами, весьма скудно заселен, почти не имеет иного населения, кроме горнозаводского, группирующегося около уральских горных чугуноплавильных и железоделательных заводов... а потому хлеба не производящего и остро в нем нуждающегося. Громадные лесные площади, ныне уже значительно опустошенные и все вообще земельные угодья принадлежат крупным горнозаводчикам — поссионерам или собственникам и частью казне. ...Сама перевозка грузов характеризуется резким преобладанием в количестве горнозаводских грузов и перемолочных хлебных продуктов, необходимых для продовольствия населения. ...Особенность равнинного района, прилегающего к линии между Екатеринбургом и Тюменью — значительно развитое мукомольное дело. В Екатеринбургском уезде 47 крупчатых мельниц при нормальной работе могут выработать до 12 млн пуд. крупчатки и 143 раструсных мельниц до 16 млн пуд. муки. На этих мельницах перемалывается не только зерно, собираемое в ближайших к Екатеринбургa местностях, но и в больших количествах подвозимое из Сибири и Оренбургской губернии»<sup>18</sup>. Екатеринбург-Челябинская линия полностью соответствовала предъявляемым ей требованиям (сравнительно быстрый подвоз зерна в любое время года). Вместе с тем по ней можно было также вывозить в европейскую и в азиатскую части России продукцию горнозаводских металлургических предприятий Урала. Кроме того, линия Екатеринбург — Челябинск на всем протяжении обслуживала хозяйственные нужды Верхне-Уфалейского и Кыштымского горных заводов. С открытием прямого сообщения с железнодорожной сетью страны стали осуществляться разработка и эксплуатация залежей хромированной руды и асбеста, расположенных вблизи ст. Косулино, Богданович и Баженово<sup>19</sup>.

На рубеже XIX—XX вв. Пермский орудейный (Мотовилихинский), Верхне-Туринский, Баранчинский, Воткинский заводы, располагавшиеся на прилегающей к Пермь-Тюменской железной дороге территории, производили большое количество артиллерийских орудий и снарядов. Вместе с тем они снабжали предприятия военного и морского ведомств черным металлом, необходимым для производства вооружения. Следовательно, рельсовый путь от Челябинска до Екатеринбургa имел важное военно-стратегическое значение, позволяя оперативно и в любое время года транспортировать военно-стратегическое сырье, вооружение и технику в различные регионы Российского государства и на вероятные театры военных действий.

Ответвление Транссибирской магистрали от Челябинска на Екатеринбург впервые соединило заводы Среднего Урала с Центральной Россией. Тем самым закладывались предпосылки превращения горнозаводского Урала из закрытого, ограж-

денного особым институциональным режимом тылового промышленного района в растущее экономическое ядро страны, использующее все выгоды транзитного положения между основными хозяйственно-культурными «мирами» Евразийского континента. Будущая геоэкономическая роль Урала была проницательно отмечена в этот период Д. И. Менделеевым, который писал: «Промышленное воздействие России на весь запад Сибири и на степной центр Азии может и должно совершиться при посредстве Уральского края, составляющего истинную грань Европы и Азии. В том крае для этого, как нарочно, соединились сверх всего прочего громадные запасы всякого топлива, неисчерпаемые, превосходнейшие по содержанию и свойствам руды железа, и русские люди, уже целые столетия обывшие и богатеющие на горнопромышленных предприятиях и работах»<sup>20</sup>.

После нескольких лет эксплуатации указанного участка неотложной, очередной задачей стало создание второго, северного выхода из уральского транспортного коридора со стороны Перми. Ведь Пермь-Уральская железная дорога, несмотря на отдельные ответвления, была скорее промежуточным путем, нежели обширной сетью, покрывающей огромный промышленный регион. В последующие годы под влиянием настоятельной экономической и военно-стратегической необходимости правительством и местными органами государственной власти были осуществлены важные мероприятия по строительству и введению в эксплуатацию новых участков Пермь-Уральской, а впоследствии Пермской казенной железной дороги.

<sup>1</sup> См.: *Алексеев В. В., Алексеева Е. В.* Распад СССР в контексте теорий модернизации и имперской эволюции // *Отеч. история.* 2003. № 5. С. 8.

<sup>2</sup> См.: *Лукиянин В. П.* Больше века на службе России: 120 лет Свердловской железной дороге. Екатеринбург, 1997. С. 71.

<sup>3</sup> См.: Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1938 по 2000 гг. М., 2001. С. 41.

<sup>4</sup> См.: *Мильман Э. М.* История первой железнодорожной магистрали Урала (70-е—90-е гг. XIX в.). Пермь, 1975. С. 173.

<sup>5</sup> См.: *Лукиянин В. П.* Больше века на службе России. С. 65.

<sup>6</sup> Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ), ф. 677, оп. 1, д. 629, л. 16.

<sup>7</sup> ГАРФ, ф. 601, оп. 1, д. 1021, л. 10.

<sup>8</sup> Там же, л. 19.

<sup>9</sup> Государственный архив Пермской области (ГАПО), ф. 64, оп. 4, д. 2, л. 1—2.

<sup>10</sup> См.: Министерство путей сообщения. Управление по сооружению Сибирской железной дороги. Отчет по постройке Екатеринбург-Челябинской соединительной ветви. 1894—1896 гг. СПб., 1898. С. 1.

<sup>11</sup> См.: Там же. С. 2.

<sup>12</sup> См.: Там же. С. 3.

<sup>13</sup> См.: Там же. С. 1.

<sup>14</sup> См.: Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1938 по 2000 гг. С. 57.

<sup>15</sup> ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 6, л. 1.

<sup>16</sup> Там же, л. 6.

<sup>17</sup> Там же, л. 15.

<sup>18</sup> ГАПО, ф. 556, оп. 4, д. 6, л. 1 об.—2.

<sup>19</sup> Там же, л. 2 об.

<sup>20</sup> Менделеев Д. И. Докладная записка С. Ю. Витте о результатах поездки на Урал для изучения Уральской железной промышленности // Менделеев Д. И. Сочинения: В 12 т. М.; Л., 1941. Т. 12. С. 68.

*Материал поступил в редакцию 30.11.2006 г.*

**Д. С. Злобин**

## **ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОПОЛЧЕНИЕ НА УРАЛЕ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

Русская армия в период Первой мировой войны долгое время рассматривалась в отечественной историографии лишь в плане ее «большевизации», «борьбы большевиков за солдатские массы» и в контексте тому подобных сюжетов. При этом за гранью исследования оказывались многие важнейшие аспекты обороноспособности государства, требующие всестороннего освещения. К числу таких вопросов относится вопрос о роли и значении частей государственного ополчения в русской армии в годы Первой мировой войны. Нам известна лишь одна работа, затрагивающая данный вопрос<sup>1</sup>. Такому положению дел во многом также способствовал взгляд на ополчение как на второсортные войска, способные лишь охранять складские помещения, что не совсем верно<sup>2</sup>.

Действительно, в соответствии с «Положением об устройстве государственного ополчения» на ополчение возлагалась в первую очередь задача несения охранной и караульной службы в тылу, но были у него и другие функции.

Созыв ополчения был объявлен вскоре после начала мобилизации. Формируемые ополченческие части наряду с запасными батальонами были призваны заменить части действующей армии, отправляемые на фронт.

Созванное ополчение формировалось в пешие дружины, конные сотни, артиллерийские батареи и саперные полуроты. Кроме того, в случае необходимости могли быть сформированы отдельные роты и команды. Затем ополченческие части объединялись в бригады. Каждая такая бригада, по «Положению об устройстве государственного ополчения», включала в себя шесть пеших дружин, одну артиллерийскую батарею, одну конную сотню и одну саперную полуроту<sup>3</sup>. Этот состав мог быть изменен лишь личным приказом командующего войсками округа — в тыловых военных округах или командующего армией — на театре военных действий.

---

ЗЛОБИН ДМИТРИЙ СЕРГЕЕВИЧ — аспирант кафедры истории России Уральского государственного университета им. А. М. Горького.

© Злобин Д. С., 2007